

(Bijdragenr. 25)

Wanneer wel een zebra, wanneer niet?
nieuw kader voor oversteekvoorzieningen binnen de bebouwde kom

J.A.G. de Leur M.Sc.
Gemeente Heerhugowaard

F.J. Wildenburg
Gemeente Heerhugowaard

1. Inleiding

Regelmatig krijgen gemeenten verzoeken tot het aanleggen van zebrapaden en vragen over oversteekplaatsen. De veiligheid als voetganger wordt dan ook door velen (terecht) gezien als de basis van leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad.

Zoals in veel gemeenten worden deze verzoeken in Heerhugowaard op dit moment per geval behandeld, zonder dat daar een duidelijke beleidslijn en -keuzes aan ten grondslag liggen.

Wanneer er verder gekeken wordt naar de landelijke richtlijnen blijkt dat geen duidelijke richtlijn is voor het toepassen van een officiële voetgangersoversteekplaats met zebra-markering.

De Aanbevelingen van het CROW, in de ASVV 2004 en publicatie 226 laten weliswaar duidelijke richtlijnen zien hoe een veilige oversteek is te realiseren, maar doen geen heldere uitspraken over al dan niet toepassen van een zebrapad of een andere soort oversteekplaats. Oversteken kunnen namelijk ook op een andere manier worden gefaciliteerd dan met een zebrapad, bijvoorbeeld met een verhoogd kruisingsvlak, een oversteek met kanalisatiestrepen of een kleurvlak.

De belangrijkste vraag die in deze richtlijnen niet wordt beantwoord is dan ook: ***Wanneer moet een oversteekplaats worden voorzien van een zebra-markering? en wanneer niet?***

2. Stroomschema als basis voor een nieuwe beleidsnota oversteekplaatsen

De gemeente Heerhugowaard heeft in haar nieuwe beleidsnotitie deze leemte getracht op te vullen met een zeer bruikbaar gebleken stroomschema. Basis van het stroomschema blijven de geldende wettelijke eisen en landelijke aanbevelingen van het CROW en de principes van “Duurzaam Veilig”.

Dit stroomschema is ook voor andere gemeenten zeer waardevol en zou onderdeel kunnen zijn van de landelijke aanbevelingen.

Het stroomschema is opgesteld aan de hand van alle relevante kenmerken van oversteekplaatsen. Belangrijkste kader daarbij is dat een oversteekplaats veilig moet zijn.

De kenmerken van een veilige oversteek zijn¹:

- Er is sprake van een hoofdroute² voor voetgangers: Belangrijkste is hierbij dat de oversteek regelmatig gebruikt wordt, want het overig verkeer weet dan op basis van ervaring dat hier regelmatig mensen oversteken.

¹ zie CROW publicatie 226 “Veilig Oversteken, Vanzelfsprekend”

² Een oversteek in een hoofdroute is een oversteek waar:

- In een korte periode (bijvoorbeeld bij aanvang van schooltijden, of nabij bushaltes) veel voetgangers oversteken
- Óf
- In een langere periode, op een gemiddelde dag, ‘druppelsgewijs’ voetgangers oversteken. Richtlijn is hierbij dat er ± 100 voetgangers tussen 07:00 en 19:00 uur oversteken.
- Óf
- Er steken relatief veel kwetsbare voetgangers over (Ouderen, kinderen, gehandicapten)

- De snelheid van het verkeer ter plaatse van de oversteek is dermate laag, dat de remweg van een auto zodanig is dat hij te allen tijde tot stilstand kan komen als hij een voetganger signaleert. Daarnaast moet de snelheid dermate laag zijn dat een mogelijke aanrijding tussen een auto en een voetganger geen (ernstig) letsel tot gevolg heeft. Concreet is de richtlijn dat de V85 van het autoverkeer lager dient te zijn dan 50 km/u. De V85 is de snelheid die door 85% van de weggebruiker niet wordt overschreden.
- De oversteeklengte is niet te lang. Hoe langer de oversteek, hoe meer tijd er nodig is om over te steken. De oversteek kan verdeeld worden in meerdere korte oversteeken, bijvoorbeeld door middel van een middeneiland. Maximale acceptabele oversteeklengte voor een ongeregelde oversteek is 5,5m.
- Er is goed zicht op wachtende voetgangers / goed zicht van wachtende voetgangers op het verkeer.

Een veilige oversteek belangrijker dan wel of geen zebra

Er dient in elk geval aan bovenstaande voorwaarden voldaan te zijn voordat een keuze gemaakt wordt uit het regime wat gelden moet op de oversteek (al dan niet een zebra). De sleutel ligt dan ook in eerste instantie in het veiliger maken van de oversteek, door:

- Waar mogelijk toepassen van snelheidsremmende maatregelen,
- Waar mogelijk verkorten of verdelen van de oversteek, door toepassen van een versmalling of middensteunpunt
- Verbeteren van zicht door verwijdering van obstakels en optimaliseren van de openbare verlichting.
- Verbeteren van de toegankelijkheid voor mindervaliden

Wél of geen zebra?

Vervolgens dient er een keuze te worden gemaakt voor al dan niet een zebra.

Deze keuze is afhankelijk van:

1. Aanwezigheid fietsoversteek. Als de oversteek samengaat met een fietsoversteek is bepalend welk regime de fietsoversteek heeft. Er moet voorkomen worden dat de fiets en voetgangersoversteek een verschillend regime hebben³. Voor overige weggebruikers is een verschil in regime moeilijk te begrijpen en dat levert onduidelijkheid en daarmee onveiligheid op. In sommige gevallen kan er beter worden gekozen de fietser met het overige verkeer mee te laten oversteken over de kruising, in plaats van samen met de voetganger. In zo'n situatie hoeft de voetganger niet mee in hetzelfde regime en is een zebra dus mogelijk.

³ Dit is ook het nadrukkelijk advies van de SWOV in hun factsheet "Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers", 2005

2.De intensiteit van het autoverkeer. Wanneer de hoeveelheid autoverkeer onder de drempelwaarde (zie tabel 1) ligt, zijn er dermate veel hiaten in de verkeersstroom dat veilig oversteken zonder zebrapad goed mogelijk is. Bij intensiteiten boven de bovengrens (zie tabel 1) is oversteken nauwelijks mogelijk. Bij intensiteiten boven deze grens moet gezocht worden naar mogelijkheden om de intensiteiten te verlagen (bijvoorbeeld door het verdelen van de oversteek of door netwerkmaatregelen). Is dat niet meer mogelijk dan moet er worden gezocht naar een geregelde vorm van oversteek (bijvoorbeeld met verkeersbrigadiers, een VRI of ongelijkvloerse oversteek).

Meetperiode	Drempelwaarde	Bovengrens (geldt voor een enkele oversteek)
Weekdag	4000 motorvoertuigen (mvt*) / 24 uur	12500 mvt / 24 uur
Gemiddeld spitsuur	320 mvt / uur	1000 mvt / uur
Drukste kwartier in de (school)spits	80 mvt / 15 min	250 mvt / 15 min
*mvt = motorvoertuigen		
De intensiteiten zijn ontleend aan CROW publicatie 226.		

Tabel 1: Intensiteiten autoverkeer

Oversteekplaatsen in hoofdroutes, waarbij de intensiteiten die tussen de drempelwaarde en de bovengrens liggen, worden bij voorkeur uitgevoerd als een zebrapad. Andere opties worden alleen toegepast worden als zo veel mogelijk is gedaan de oversteek toch veilig te maken.

3.De afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek over dezelfde weg. Is de afstand naar de dichtstbijzijnde oversteek korter dan 80m en deze oversteek is een volwaardig alternatief, dan dient een overweging gemaakt te worden welke oversteek het veiligst en meest logisch is. Deze dient dan verder uitgewerkt te worden.

Keuzeschema

In het stroomschema zijn al deze bovenstaande voorwaarden verwerkt. Belangrijkste beleidskeuzes van de gemeente Heerhugowaard zijn:

- Bij een VRI (die 24 uur per dag in bedrijf is) wordt geen zebra toegepast
- Bij samengaan met fietsoversteek allebei een gelijk regime

Het is voorstelbaar dat er gemeenten zijn die hierin een andere keuze maken.

Na het doorlopen van het stroomschema doet het schema een uitspraak over het toepassen van welke soort oversteek.

Beleid

In Heerhugowaard zal bovenstaand beleid binnenkort worden vastgesteld en daarbij:

- Wordt bij nieuwe aanleg en bij beheer en onderhoud van oversteekplaatsen dit beleid toegepassen.
- Worden in de beleidsnota Strategie Verkeersveiligheid de potentieel verkeersonveilige oversteeksituaties opgenomen om die binnen enkele jaren actief op te pakken.
- Worden verzoeken van burgers, belangenverenigingen, wijkpanels, politici tot het aanleggen van een zebrapad getoetst aan de beleidswijzer en zodoende gemotiveerd toegekend, danwel afgewezen.

3. Stroomschema in de nieuwe ASVV?

Ons is gebleken dat de bruikbaarheid van het schema zeer groot is. Er is vanuit diverse (omliggende) gemeenten al belangstelling geweest voor dit schema. Wij zijn van mening dat dit schema niet mis zou staan in de nieuwe ASVV, of op zijn minst in de nieuwe CROW-publicatie “Voetgangersvoorzieningen” waaraan nog gewerkt wordt.

